MR. S. SANKARANARAYANAN TAMPI: Sir, I withdraw the motion.

The motion was by leave of the House, withdrawn.

The question that Government be granted a sum of Rs. 89,800 under Demand XIV—Railways was put to vote and carried.

The demand was passed and the grant made.

DEMAND XV—STATE TRANSPORT.

MR. E. G. SALTER: Sir, I beg to move that Government be granted a sum of Rs. 42,97,529 under Demand XV—State Transport.

PRESIDENT: Order, order. I find here that all the motions on the first and second pages are out of order, but honourable members have apparently not taken much care about putting them in proper order. However, I will give them all an opportunity to speak. The first motion that is in order is that standing in the name of Srimati T. Narayani Amma and I will allow all the other honourable members who have given notices of cut motions to speak in relation to this.

Motion No. 12.

SRIMATI T. NARAYANI AMMA:

Sir, I move that the allotment of Rs. 86,342 for Administration be reduced by Re. 1.

The object of my motion is to urge the desirability of devising measures for regulating entry of passengers into buses at stations like Trivandrum and Nagercoil and Kottayam. Sir, before speaking on the motion, I feel it my duty to congratulate the Director of Transport for the steady progress of the transport scheme.

Sir, in moving this motion, I wish to draw the attention of the Government to some constructive suggestions for increasing the usefulness of the Department and for minimising the inconveniences caused to the passengers.

PRESIDENT: I do not want to ask the honourable member to strain her voice, but I would like her to speak a little louder. If you feel unable do not bother.

SRIMATI T. NARAYANI AMMA: Yes, Sir.

I do not forget the fact that already certain steps have been taken to regulate the entry of passengers at the Trivandrum Station. Sir, even at the Trivandrum station the rush of passengers is at times so very great that women and children and old men find it difficult to get into the buses. I shall not be surprised if some minor accidents occur in the Trivandrum Station when the passengers make a rush to get into the bus. It is caused by the unchecked elbowing and pushing resorted to by the sturdier section of the would be—passengers in their attempt to get into the bus first. Sir, here, as in the case of Express buses, provision should be made for the reservation of seats. If that is not possible tickets should be sold half an hour before each bus leaves the station and ticket holders must be given preference in entering the buses.

Another suggestion that I wish to make is that long distance passengers should be given preference. Some such discrimination should

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Srimati T. Narayani Amma.]

be made in admitting persons into the bus. I have seen, for instance, that long distance passengers had been kept standing the whole length of the journey. Sir, if short distance passengers get into the bus from the start and they occupy seats as and when seats become available, the long distance passengers will be put to much difficulty. Some arrangement must be made for giving preference to long distance passengers. Coupled with that, reservation of seats and the issuing of tickets half an hour earlier than the starting time of the buses should also be given effect to. With these observations, I move the motion for the consideration of the House.

MR. K. R. NARAYANAN : സർ, ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പിൻതാങ്ങുന്ന തോടുകൂടി മൂന്നു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ ഡയറക്ടറുടെ ദൃഷ്ടിയിൽ കൊണ്ടുവരുവാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും കോട്ടയത്തേയ്ക്കുപോകുന്ന ഒരാളിനു ടിക്കറ്റ് കൊടുത്തുവന്നിരുന്ന സംപ്രദായം ഇതിനു മുൻപുണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ അതില്ല. എക്സ്പ്രസ്സിൽ അല്ലാതെ സാധാരണ ബസ്സുകളിൽ ടിക്കറ്റ് കൊടുക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് കോട്ടയത്തേയ്ക്കുപോകേണ്ട ഒരു യാത്രക്കാരൻ കൊട്ടാരക്കരയിറങ്ങി അവിടെനിന്നും പുതിയടിക്കറ്റുവാങ്ങി കോട്ടയത്തേയ്ക്കു പോകേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കൊട്ടാരക്കരയുള്ളവരും തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും വരുന്നവരും തമ്മിൽ കൊട്ടാരക്കര ഉണ്ടാകുന്ന തമ്മൽ അനുഭവിച്ചുവർക്കേ അറിയാവൂ.

PRESIDENT : I have known Mr. K. R. Narayanan as able to speak in English. Mr. Salter is not able to follow the honourable member in Malayalam.

MR. K. R. NARAYANAN : I am sorry Sir, I am not able to express my ideas and thoughts in English. So kindly allow me to talk in Malayalam. Mr. Salter is trying to catch my points.

PRESIDENT : Order, order. In fact, I have asked Mr. Salter to make himself familiar with Malayalam. I do not want to curtail the liberty of honourable members to speak in any one of the three languages that are allowed on the floor of the House. I have told Mr. Salter definitely that he should, as far as this Department is one which affects the life of the people greatly, deal with the grievances specifically and entirely. But, how could he possibly do that when he is not able to understand or follow the honourable member.

Yes, honourable member may go on.

MR. K. R. NARAYANAN. ഒരു ദിവസം കൊട്ടാരക്കരവച്ച് എനിക്ക് ഒരു അനുഭവം ഉണ്ടായി. ബസ്സ് വിടുന്നസമയം അവിടെ ഭയങ്കരമായ ഒരു തിക്കുണ്ടായി. പോകുവാനുള്ള അത്യാവശ്യംകൊണ്ട് ഞാനും തിക്കുവാൻതന്നെ തീരുമാനിച്ചു. തിക്കിത്തിക്കി കാലിന്റെ ഒരുഭാഗ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ത്തുള്ള തൊലി ആ ബസ്സുയാത്രക്കാക്ക ഓഫറിവച്ചുകൊട്ടത്തതുകൊണ്ടാണ് യാത്ര തുടരുവാൻ സാധിച്ചതു്. യുദ്ധകാലത്തു യാത്രയ്ക്കുള്ള പ്രയാസം എനിക്ക് നല്ലവണ്ണം അറിയാം. എന്നാൽ കോട്ടയത്തുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്കും അവിടെനിന്നും കോട്ടയത്തേയ്ക്കും പോകുന്നവക്ക് ട്രൂ ടിക്കറ്റ് കൊടുക്കുന്നതിന് യാതൊരു പ്രയാസവും യുദ്ധം മൂലം ഉണ്ടാകുന്നില്ല. കൊട്ടാരക്കരചെന്നു് ബസ്സ് മാറുന്നുണ്ടെന്നു് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നുണ്ടു്. പക്ഷെ ഇതിനു മുൻപു ചെയ്തതുപോലെ കൊട്ടാരക്കരയിൽനിന്നു് ബസ്സ് വിടുന്നതു് ട്രൂ ടിക്കറ്റുകാരുടെ കാര്യം പരിഗണിച്ചതിനുശേഷം മതിയാകും എന്നു് ഒരു ഏർപ്പാട് വയ്ക്കുന്നതു കൊണ്ടു് വൈഷമ്യം പരിഹരിക്കാവുന്നതാണു്.

രണ്ടാമത്തെ കാര്യം ഞാൻ ഇതിനു മുൻപു് ഡയറക്ടരുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളതും അദ്ദേഹം കഴിയുന്നതും പരിഹരിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതുമായ കാര്യമാണു്. കൊട്ടാരക്കര, കോട്ടയം, തിരുവനന്തപുരം മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽ ആളുകൾക്ക് ഇരിക്കുവാൻ നല്ല വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡ് ഇല്ല. ഒരു വ്യാവസായിക ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ പരിഗണിക്കുന്നില്ലാ എന്നു് ഡയറക്ടർ അവർകൾതന്നെ പറയുന്ന നിലക്ക വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിൽ എന്തു വൈഷമ്യമാണു് ഉള്ളതു് എന്നു എനിക്ക മനസ്സിലാകുന്നില്ല.

ഇപ്പോൾ ബസ്സ് സ്റ്റാൻറിലുള്ള വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡുകൾ അതിന്റെ പ്രയോജനം ചെയ്യുന്നില്ല. ഈ ലാഭകരമായി മുമ്പോട്ടു പോകുന്ന ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു കോട്ടയത്തും കൊല്ലത്തും തിരുവനന്തപുരത്തും യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നകാര്യത്തിൽ ഒട്ടും അമാന്തിക്കാൻ പാടില്ലാത്തതാണു്. മൂന്നാമതായി എനിക്ക ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരുവാനുള്ള ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട സംഗതി സ്ത്രീകൾക്ക് ബസ്സിൽ കയറുവാനുള്ള പ്രയാസത്തെ സംബന്ധിച്ചാണു്. പുരുഷന്മാർ തിക്കും തിരക്കും സഹിച്ചു് കയറിയെന്നു വരാം. സ്ത്രീകളുടെകാര്യം വലിയ കഷ്ടമാണു്. ഈ അടുത്തകാലം വരെ സ്ത്രീകൾക്ക് ഈ വിഷയത്തിൽ മുൻഗണന നൽകിയിരുന്നു. ഇപ്പോൾ എന്തോ ചില പരാതികൾ അടിസ്ഥാനമാക്കി അതു നിറുത്തൽ ചെയ്യുകയും സ്ത്രീകൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ കേവലം അശരണകളായിത്തീരുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. CHAZHIKKATTU JOSEPH : സ്വീകരം വണ്ടിയിൽ കയറുന്നതു സംബന്ധിച്ചു എന്തു പരാതിയാണം ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതെന്തു പറയുവാൻ ടയുണ്ടാകുമോ?

MR. K. R. NARAYANAN : സ്വീകരംക്ക് മുൻഗണന നൽകിയിരുന്നതു ചില പരാതികരം നിമിത്തം നിറുത്തൽ ചെയ്തതായി ഓൻസ്പോർട്ടിലെ ചില ജോലിക്കാർതന്നെ എന്നോട പറയുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ അതു ഗൗരവമായ ഒരു പരാതിയോ കാര്യമുള്ള ഒരു പരാതിയോ അല്ല.

MR. P. M. VARGHESE : സ്വീകരംക്ക മുൻഗണന കൊടുക്കണ്ട എന്നാണോ മെമ്പർ അഭിപ്രായപ്പെടുന്നതു?

MR. K. R. NARAYANAN : ഞാൻ പറഞ്ഞതിന്റെ അർത്ഥം ഇങ്ങിനെയാണ മലസ്സിലാക്കിയതു് എങ്കിൽ ഞാൻ അതിൽ വ്യസനിക്കുകയാണചെയ്യുന്നതു്. കൊടുക്കണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ കൊടുക്കേണ്ട എന്നാണു് ധരിക്കുന്നതെങ്കിൽ അതൊരു വല്ലാത്തധാരണയാണു്. ഡയറക്ടർ അവർകരം ഇതൊരു പ്രധാന കാര്യമായി ഗണിക്കണമെന്നു അപേക്ഷിക്കുന്നു. ഈ അടുത്തകാലത്തു പത്തോ പന്ത്രണ്ടോ പുതിയ ബസ്സുകരം ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനു ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതായോ ലഭിക്കാൻ ഇടയുള്ളതായോ അറിയുവാൻ ഇടയായി. തിരുവിതാംകൂറിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ലൈനാണു കൊല്ലം--അലപ്പുഴ ലൈൻ. പുതിയ ബസ്സുകരം വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഉടൻ ഈ ലൈൻ കൂടി ഗവണ്മെന്റു ഏറെറടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഒട്ടും അമാന്തിക്കരുതു്. അങ്ങേപോലെ വളരെ യാത്രാ ക്ലേശങ്ങരം ആരം തിരക്കുമുലമുള്ള ഒരു ലൈനാണു അലപ്പുഴ-- അത്തർ. ഈ ലൈനും ഗവണ്മെന്റിന്റെ അടിയന്തിര ശ്രദ്ധയിൽപെടേണ്ടതാണു്.

PRESIDENT : I may tell the honourable member that about an year ago I think we asked for a certain number of buses and all that we know is that nine have been released. They have not reached us.

MR. E. G. SALTER : We have received twelve last week. These are the chassis.

PRESIDENT : Yes, these must now be provided with bodies. Therefore, it is not a matter of immediate practical politics. I take it that the honourable member wants that the line should be extended to the Quilon-Alleppey route.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. K. R. NARAYANAN: Yes, Sir.

ബസ്സ് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ അധീനതയിൽ വരാൻ സെയ്കയ്യുള്ള കാലത്തു ഏറ്റവും മുൻഗണന കൊടുക്കേണ്ടതു കൊല്ലം-ആലപ്പുഴ ലൈനാണ്. അതുപോലെതന്നെ തിരുവിതാംകൂറിൽ ഏതെല്ലാം ലൈൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനു എടുക്കുവാൻ കഴിയുമോ അതെല്ലാം എടുക്കുന്ന കാര്യത്തിലേയ്ക്കായി ഒരു പഞ്ചവത്സരപദ്ധതി തയ്യാറാക്കണം. അവസാനമായി എനിക്കു ഒരു കാര്യംകൂടി പറയുവാനുണ്ട്. വളരെ വർദ്ധമാനമായ ലാഭത്തോടുകൂടി പോകുന്ന ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനു ചില വശങ്ങളിൽക്കൂടി നഷ്ടം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നു പറയുവാൻ ഞാൻ മടിക്കുന്നില്ല. ഓഫീസിലെ ഇൻസ്ട്രുമെൻറസ് സൂക്ഷിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും ബസ്സിനു ആവശ്യമായ സാധനസാമഗ്രികൾ സൂക്ഷിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് കീഴ്സിൽബന്ധികൾ ഒരുതരംഭാവമനോഭാവം പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനു ഒരു നല്ല നഷ്ടം വരുന്നുണ്ട്. അതെങ്ങിനെയുള്ള അറിവാണെന്നു പറയുവാൻ തുടങ്ങിയാൽ കീഴ്സിൽബന്ധികളോടു ഡയറക്ടർ അവർകൾ വളരെ കഠിനമായി പെരുമാറിയെന്നു വന്നേയ്ക്കും. എന്തായാലും ഒരു കാര്യം വിനയപൂർവ്വം അദ്ദേഹത്തെ അറിയിക്കുവാനുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ നോട്ടം പലവഴിക്കും തിരിഞ്ഞുപോകുവാൻ ഇടയുള്ളതുകൊണ്ടും ഇപ്പോൾ യുദ്ധസംബന്ധമായ കാര്യത്തിൽക്കൂടി അദ്ദേഹം വ്യാപൃതനായിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടും എല്ലാ സംഗതികളും പൂർണ്ണമായി അന്വേഷിക്കുവാൻ അദ്ദേഹത്തിനു കഴിയുന്നുണ്ടോ എന്നു സംശയമാണ്. ഇപ്രകാരം ഒരു നഷ്ടമായ സാഹചര്യം ഉണ്ടാകാതിരിക്കുവാൻ സമർത്ഥനായ ഡയറക്ടർ അവർകൾ ശ്രമിക്കുമെന്നു വിശ്വസിക്കുന്നു. കൺസ്ട്രക്ഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ജോലിക്കാരുടെ പട്ടിക നോക്കിയാൽ ആവശ്യത്തിലധികം ജോലിക്കാർ ഇല്ല എന്നു എനിക്കു സംശയമുണ്ട്. അതിന്റെ തീരുമാനം അദ്ദേഹത്തിന്റെ മുൻപാകെതന്നെ വയ്ക്കുന്നു. ഞാൻ പറഞ്ഞതായ നാലു കാര്യങ്ങളും അതായതു ട്രൂടിക്കറ്റു കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നതു നിമിത്തം ഉള്ള ബുദ്ധിമുട്ടിനെ പരിഹരിക്കുക, സ്ത്രീകൾക്കു ബസ്സിൽ കയറുവാനുള്ള വിഷമം പരിഹരിക്കുക, പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ സ്റ്റേഷനുകളിലും വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡുകൾ ഉണ്ടാക്കുക, ഇപ്പോൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന നഷ്ടത്തിനു പരിഹാരം, നേടുക ഈ കാര്യങ്ങൾ ഡയറക്ടർ അവർകളുടെ ഗൗരവമായ ശ്രദ്ധയിൽ വരുമെന്നും അവയ്ക്കു ഉടനടി പരിഹാരം ഉണ്ടാകുമെന്നും പ്രതീക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ശ്രീമതി നാരായണിഅമ്മ അവതരിപ്പിച്ച പ്രമേയത്തെ ഹാർദ്ദമായി പിൻതാങ്ങിക്കൊള്ളുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Sir, I think I am entitled to speak on the general management though I have tabled my motion to .....

PRESIDENT: Yes, certainly, you can speak about the general management.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Sir, the Department claims to have made a very good profit, that is, 78% of its investment. Perhaps, the Department expects congratulation. No doubt, such a high percentage can never be dreamt of in normal times. But, if you want to examine how this has been effected and to what amount of suffering the travelling public has been put to in order to swell this profit, you will have only to turn to page 2 of the Administration Report where it is stated: "Fares for passengers as well as for parcels were increased, the former by 25 % and the latter by 50% and restrictive fares to 5 chs. for long routes and 3 chs. for short routes". Thus, first of all, the Department thought of increasing the fares to swell the profit; but it is pleaded it had another idea, that of restricting the passengers. But this sentence in the Report makes it clear how far they succeeded in that. "It is now abundantly clear that the increased business activities of the public in these days necessitate frequent travel at any cost and that the provision of adequate facilities in the form of increased services is the only solution to this problem."

Sir, it is not for the sake of luxury the people travel in these buses. It is probably insufferable pain to travel in these buses as the President has remarked as in the case of the South Indian Railway carriages. People have to hang on to the bars fixed to the top of the buses for miles together. During the monsoon months they will get wet and in the hot months of the year they will be sweating all through. People do not travel for the luxury of it; they travel for necessity. Now, if you will turn to page 5 of the report, you will find that in the Trivandrum-Quilon line, the Trivandrum-Kottayam line and the Quilon-Shencotta line, the number of passengers carried was nearly 5 lakhs more than that in the previous year, although the aggregate mileage in the three routes was less by one lakh. What does it mean if not overloading? By running the buses one lakh mile less, they were able to carry five lakhs more—a very fine easy way of money making in Transport business.

MR. E. G. SALTER: Does the honourable member reasonably suggest that the reduction of mileage and the increase in number carried, tend to establish overloading?

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Yes, I do. These facts can only lead to it. I will deal with it when I come to it. I was saying that by increasing the fares and by overloading and causing a great deal of inconvenience to the people the Department was able to make a good deal of money and on that I congratulate the Director. But I am sorry for this state of affairs. We have made a profit, but at what cost, at what suffering. I do not want to go into a description of the suffering of the people who travelled in these buses, because every honourable member knows about that and it is a common knowledge to the Government officers as well. So I need not dilate on it. There

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

is another aspect to which I will invite your attention. I was searching through the pages of this departmental report for certain data to review its working and to test its efficiency. Nowhere was I able to find the number of vehicles owned by this Department or about the average number of days on which the buses were in the workshop or the breakdowns of the buses that occurred on the routes. It is said that there is a fleet of buses owned by the Department and if you will turn to the page 26 of the report you will find that the department has established a workshop well-equipped and well maintained. This may be seen from the salaries paid therefor. Yet, no mention is made of the fact in how many hours or days a bus that has become damaged or that has broken down on the road was repaired in this well-manned workshop. If that information was given it would have enabled this house to understand whether the Department has taken effective steps to put the buses into maximum use. The number of break-downs in the journeys too has not been noted. Not a single instance of break down or the average duration of such break-down, or average time taken for running of the bus again or the number of days the buses took for repairing are not mentioned in the report.

Yet there is another aspect. One thing which I wanted to know is whether this Department is working as efficiently as we expected it to work. Nowhere in the report is it mentioned that the number of buses has become reduced. There are one or two sentences here and there referring to the difficulty of getting spare parts. But this is counterbalanced in the report by the statement that the department is able to make spare parts. If the department is able to make spare parts and if it has an efficient workshop, the number of buses must be the same even now and there should not have been any deficiency as reported here. One fact should not be forgotten. This is a commercial department. Competition is the criterion by which efficiency is tested in commercial concerns. When it is a monopoly concern, it is bound to be abused. Here, though it is a commercial concern it has got a monopoly, which means they will be able to work with or without efficiency and make profit.

This aspect of the matter the Director of Transport is bound to concede. Of course he can very well claim that the total investment in the concern has been realised as profit and that it has been credited to the treasury. But this argument cannot hold good because he has been given the State right to work an essential service. The State has given him the guarantee of monopoly and that monopoly gives him a great benefit which must accrue in the end to the benefit of the people. That is not done.

MR. K. A. MATHEW: Will the honourable member enlighten us whether the Director gets a share of the profits?

MR P S. NATARAJA PILLAI: There is no mention in the report about the Director's share in the profit. But I will go to the extent of conceding that in managing a commercial concern like this, if the State and the people are benefited, I do not personally think I would grudge

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. P. S. Nataraja Pillai]

giving him a commission on the profits. That apart what I say is this. We have today a lot of money. We have invested that money in the State Transport. The State has given the Director the right of monopoly and with these advantages it is not a question of putting back the money but the real question is: "Are we getting real benefit, or are we suffering?" As a matter of fact, I might say the thought of travel itself has now become an excruciating pain.

Now I may also mention—I am sorry to say so—but I cannot but do it that there is a callous indifference on the part of this Department to the suffering of the people. If you just go to the Central Station garage you will find lots of people, men, women and children waiting and waiting for hours together and then scrambling there in the struggle to get accommodation in the bus. If this is not callousness, what else is it? A Director who is solely responsible for the working of the department, having his office so near by, can he allow it to continue?

MR. PULIYOOR T. P. VELAYUDHAN PILLAI: May I know from the honourable member how it can be helped by the Director?

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: He can at least put up a notice on the Board that there is no service just then. It is for him to find ways and means. I am about to suggest a method. It is not such a very great thing as it seems to my friend. We have a certain number of buses now. If that is not sufficient to cover all the routes, why do you take these 200 and odd miles.

PRESIDENT: The honourable member will address the Chair.

MR. P. S NATARAJA PILLAI: A question has been put, how it can be remedied. Now sir, it is a monopoly right that is given to run the buses on these lines. How many miles have been so monopolised by the State Transport, I cannot find from the administration report. As a matter of fact, from personal knowledge, I know that they are running from Nagercoil and Cape Comorin up to Kottayam and up to Alwaye in the north, that is practically the whole of the main route is monopolised. If the department has not got sufficient number of buses and if they are not able to meet the demand on the road, they may reduce the mileage and run for 60 or 80 miles, taking into consideration the amount of traffic on the road and the number of buses that they have got. Let them leave the rest for private enterprise. If it is a question of meeting an essential demand, let them run express service to connect important stations.

MR. E G. SALTER: Does the honourable member suggest that private enterprise is better enabled in this regard?

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: I am sorry Sir, the member has misunderstood me. I never compared private enterprise with State enterprise. It is no use dragging me away from the point.

I do say that the department is not efficiently run to serve the people. But if the department is not able efficiently to serve all the routes that they have taken, the better alternative would be to confine

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

to a particular route and serve it efficiently. Now the State has monopolised all the main roads as well as some of the subsidiary routes. They run buses without schedule, without timings, as and when they get buses. People, in the anticipation of getting buses wait in the garages sometimes even for two or three hours or more. And sometimes after waiting so long they get the information that the bus won't run. Suppose there is a bus to run between Nedumangad and Trivandrum at a particular time. You may wait for two or three hours even after the scheduled time and still not get any bus. Similarly there is a service between Attingal and Quilon There too, you will have to wait for two or three hours before getting a bus. In fact, catching a bus has become an impossibility.

MR. PULIYOOR T. P. VELAYUDHAN PILLAI: May I know from the honourable member whether it is on account of the paucity of vehicles or due to the callousness of the department.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: There may be paucity of vehicles, but if that is so, and the department feels that it will not be able to serve efficiently, as a Government department it has got a duty to say "We have not got the vehicles, we cannot do this". Take, for example, you have only a small quantity of quinine and there are thousands of people to be administered with this medicine. Is it advisable to add sugar and give it to all and relieve none? It is a Government department, it must feel its responsibility. Then there is the State's duty to maintain a line of communication with important stations.

MR. PULIYOOR T. P. VELAYUDHAN PILLAI: May I know from the honourable member that if certain routes are given up by the department will it be possible for private agencies to operate on these roads?

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: I do not know. We have to try it.

PRESIDENT: As a matter of fact, I may say that unless the Government operate on the main roads in the State no private company will ever get any bus or any facility to operate on any roads. It is absolutely out of the question as honourable members would find if they only go into the facts. In Madras and elsewhere there is absolutely no chance of any private undertaking running on their main roads and getting buses for the purpose. It is mainly because the Government have taken the responsibility of transport in this State, that the Government of India are deflecting some buses intended for war purposes, and handing them over to our Government. If it is a private enterprise, I am sure, this will not be possible.

I think it is very well that the question has been put squarely and fairly. If honourable members suggest that we should run no buses at all on certain routes, but only on the main routes, not admitting more than 20 or 30 people into a bus, if that is the desire of the House, notwithstanding any loss, I am, for the rest of the war, prepared to give the department this instruction, namely, that the department should not operate for the sake of profit, should allow only 20 or 30 people to go in each bus and that the buses should operate only

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[President]

on four or five routes. But if honourable members have seen the overcrowding in Madura, Bombay, Madras, Calcutta. or Delhi, they will probably have a different story to tell. I have said so to many deputations and individuals who have spoken to me on this matter. It is a proposition entirely open to the people to decide. If they make up their minds that nobody will travel unless he gets a seat and a rule is enforced that nobody will get a ticket unless he applies three or four hours earlier, I think it might solve the difficulty a bit. There are 87 buses. They will just suffice for four or five routes. I am perfectly willing to confine the running of the buses to these routes.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI : As far as my experience in Tinnevelly and.....

PRESIDENT : That is really because the Government of Travancore have stated that they also should be treated on the same footing as other provinces and it was with very great difficulty that we were able to get renewals of buses for our purpose. Mr. Salter will probably be able to inform honourable members about this in proper time. Honourable members will find that the Government of India really cannot give more buses to the Travancore Transport Department and the Hyderabad Transport Department ; they are the only two transport departments run by the States in India, because every bus that is given to us is practically a bus taken away from war purposes. Then there are also certain buses which are now being given for the transport of tea and for the transport of rubber, and for the use of certain war industries. For instance, for proceeding with the hydro-electric scheme certain buses have been set apart, because the scheme is regarded as a war work. But apart from war work and the State transports, I do not think it will be possible for the Governmet of India to spare any buses.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI : I was going to mention my experience on the other side of the Ghats. In certain instances, the case may be as stated by the Dewan. Buses do run on the other side of the Ghats but how they are run I have not enquired into. I know that as long as the war lasts, we will not be able to get new buses or tyres without the sanction of the Government of India. I accept that as I know it to be true. But in spite of all this, the fact remains that people are subjected to great inconvenience and hardship. The only other alternative seems to be, as the Chair put it, to concentrate on some of the routes, leaving the traffic on the other routes to be conducted by private agencies who are prepared to run their buses or to allow people to have recourse to the indigenous method of travelling. What does the Travancore Government care? It is not profit but service. If they are not able to run buses efficiently; they need not. Let us make an arrangement like that. We are told that there are about 87 buses. If with these buses—and the department should be able to estimate it correctly—they feel that they can run efficiently a service of 120 miles, let them take it, let us say, the route from Nagercoil to Kottayam and meet the demands efficiently. And all the other routes

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

excepting the roads from Nagercoil to Kottayam and from Kottayam to Alwaye or Parur may be left away. Or, let us take a route connecting all the important centres and leave the traffic on the other roads for private enterprise or even for the indigenous travelling methods. This method I am suggesting after realising fully all the implications and all the difficulties now met by the passengers and of also the serious dislocation of business in the case of businessmen. Let me illustrate. People trusting that the buses will run regularly and that they will be able to get at certain places at particular times, because these buses are run by Government, make their programmes; but they have invariably to suffer inconvenience, disappointment and perhaps material loss also. For instance, a case may be posted at Trivandrum and a man may be coming to Trivandrum from Kottarakara or Attingal for being examined. The case may have been disposed of by the evening sometimes possibly before he manages to get to Trivandrum or get a bus from his station. To avoid all this I will suggest for the serious consideration of the House this proposition, namely to limit our service to particular routes on which we can operate efficiently.

Then sir as I suggested the strengthening of the Workshops must be seriously thought of and its working looked into.

The Director of Transport in his report has stated that gas plant substitution in buses has been found to be a failure.

> "New vehicles, adequate supplies of spares and lower daily mileage operation are conditions essential for successful operation on charcoal gas. As new vehicles were not available in sufficient numbers, the only alternative was to switch over to petrol in an endeavour to maintain service in as efficient a state as practicable. It is however, the intention of the Department when new vehicles become available to convert them for operation on charcoal gas for the obvious advantages of charcoal gas cannot be ignored"

After the war is over, when petrol will be cheap and easy to get a change to the gas plant will be adopted. That seems to be the intention expressed by the Director. But gas plant buses are running now in large numbers in British India. From my personal experience I may inform the House that a very large number of buses fitted with gas plants are running in Madura and other places. I do not know how the experiment failed with the Transport Department in this State. I would earnestly request the attention of the Government to go into the whole question and see that the workshops establishment is adequately strengthened and efficiently worked. My suggestion is about the taking of two or three routes connecting important towns under the State Transport system and leaving every other line to private agencies.

MR. PULIYOOR T. P. VELAYUDHAN PILLAI: May I know from the honourable member whether there is any difference in the nature of roads in Travancore and British India with regard to ascents and descents?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: There is more of ascent and descen in Travancore than on the other side of the Ghats. But I do not think that it makes much difference for gas plant buses. I have here seen lorries fully loaded, climbing up ascents fitted up with gas plants.

MR. CHAZHIKKATTU JOSEPH: സർ, തിരുവിതാംകൂർ ഗവണ്മെൻറ് വളരെ ശ്രമിച്ച്, താലോലിച്ച് വളർത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്ന ഒരു പുതിയ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറാണു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു. എന്നാൽ അതു ജനങ്ങൾക്ക് വരുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഉപകാരവും ഉപദ്രവവും രണ്ടും കാണുമ്പോൾ ചിലപ്പോൾ സന്തോഷവും ചിലപ്പോൾ സങ്കടവും തോന്നാതിരിക്കയില്ല. ഏകദേശം നാലുമണി സമയത്തു് നാഗർകോവിലിലേക്ക് വണ്ടി പുറപ്പെടുന്ന ആ ഷെഡിൻെറ സമീപത്തുപോയ് നില്ക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇതു് ബോദ്ധ്യമാകുന്നതാണ്. ക്ലേശംക്ലേശമായി ആളുകൾ ഈ വണ്ടിയിൽ കയറുന്നതിന് ശ്രമിച്ചുകൊണ്ട്, അല്ലാ, പരിശ്രമിച്ചുകൊണ്ട് നില്ക്കുന്നതായി കാണാം. ഈ കാഴ്ച നാഗർകോവിൽ മുതൽ കോട്ടയംവരെ വണ്ടികയറുന്നതിനുള്ള എല്ലാസ്ഥലങ്ങളിലും ദൈനംദിനമെന്നപോലെ കാണാവുന്നതാണ്. ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട വണ്ടിയിൽ കയറുന്നതിനായിട്ട് ചെല്ലുന്നആളുകളെ ഒരു വലിയ ചുഴിയിലേക്കു വലിക്കുന്നതുപോലെ തോന്നുന്നു. അതിൻെറ വാതുക്കൽ കൊണ്ടുപോയ് ഒരാളിൻെറ ഒരു കയ്യോ കാലോ അതിൽ പിടിപ്പിച്ചാൽ മതി പുറകിലുള്ള ആളുകളുടെ ഞെരുക്കംകൊണ്ട് രണ്ടുനാലു മിനിട്ടനകം ബസ്സിനകത്തു് ആകും. ഇങ്ങനെ ശക്തിയായി ഞെരുങ്ങുന്ന ഒരു മനുഷ്യൻെറ കയ്യോ, കാലോ വല്ലതും പോയാൽതന്നെയും അറിയുകയില്ലാ. ഇതുകാരണമാണ് ബസ്സിനകത്തേക്ക് ആളുകളെ കയറുന്നതു്. ഇങ്ങനെ കയറിപ്പോകുന്നതിനിടക്ക് പറയുന്ന അപകടങ്ങളെപറ്റി പിന്നീടാണ് അറിയുന്നതു്.

PRESIDENT: If the honourable member thinks that he can make an effective speech in Malayalam than in English, he can very well do so. But the difficulty in that case is that he cannot make himself understood to Mr. Salter. I am only making an appeal that he may speak in English if he can, so that Mr. Salter may understand what he says.

MR. CHAZHIKKATTU JOSEPH: സർ, മലയാള ഭാഷയാണു എനിക്കു കൂടുതൽ സ്വാധീനം. എങ്കിലും ഞാൻ പറയുന്നതിൻെറ മുഴുക്കെ ഡയറക്ടർ അവർകൾക്ക് മനസ്സിലാകത്തക്കവണ്ണം മുഴുങ്ങിയ വാക്കുകളിൽ പറയാൻ ഒടുവിൽ ശ്രമിക്കാം.

PRESIDENT: Generally the Chair does not allow one portion of the speech in Malayalam and another portion in English. But in your case as an exception I allow you tos peak both in English and Malayalam.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. CHAZHIKATTU JOSEPH : ഓടിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന വണ്ടി ഒരു വളവിലോ തിരിവിലോ ചെല്ലുമ്പോൾ ഡ്രൈവർ ബ്രേക്ക് പെട്ടെന്നു ചവുട്ടും. കമ്പിയിൽ തൂങ്ങിയിരിക്കുന്ന ആളുകൾ മുമ്പോട്ടിൽക്കുന്നവന്റെ പുറത്തു ഓരോരുത്തരായി വീഴുന്നു. അതേമാതിരി വണ്ടി വേഗത്തിൽ ഓടിക്കുമ്പോൾ പുറകിൽ നിന്നവൻ അടിയിലായി മുമ്പുനിന്നവൻ അവന്റെ മേൽവീഴുന്നു.

ഈ കോൺസ്റ്റോർട്ട് വണ്ടികളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നതിനുള്ള വിഷമം സായിപ്പുവർകൾക്ക് ബോദ്ധ്യമാകണമെങ്കിൽ സായിപ്പു ഈ വണ്ടിയിൽ ശനിയാഴ്ചതോറും തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കോട്ടയം വരെ സഞ്ചരിക്കണം. എന്നാൽ മെംബറന്മാർ ഈ പ്രസംഗങ്ങൾ ഒന്നും ചെയ്യുണ്ടാകുവശ്യമില്ല. അഞ്ചാറു ശനിയാഴ്ച ഇങ്ങനെ യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ സായിപ്പിനുതന്നെ നേരിട്ടറിയാവുന്നതാണ് എത്രമാത്രം ദുരിതങ്ങൾ ജനങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്നു എന്ന്. ഈ കഴിഞ്ഞ കർക്കടകമാസം ഫ@-ാം തീയതി ആണെന്നു തോന്നുന്നു, ഞാൻ കോട്ടയത്തിറങ്ങിയിട്ട് വീട്ടിലേക്കു പോകാൻ തുടങ്ങുന്നു. ഒരാൾ വന്ന് വണ്ടികയറാൻ തുടങ്ങുന്നു. കൺടക്ടർ ആ ആളെ കയറുകയില്ലെന്നു പറയുന്നു. എന്തോ അത്യാവശ്യ കാര്യമാകയാൽ മരണവേദനയോടുകൂടി അയാൾ തൂങ്ങികയറുന്നതിനു ശ്രമിക്കുന്നു. എത്ര പറഞ്ഞിട്ടും കൺടക്ടർ കയറുകയില്ല. അയാൾ വണ്ടിക്കകത്തിരുന്ന ഒരാൾക്ക് അര രൂപാ കൈക്കൂലി കൊടുത്തു അയാളെ ഇറക്കിയിട്ട് ഒരു സീറ്റു സമ്പാദിച്ചു. കൺടക്ടർ അയാൾ ഇറങ്ങണമെന്നായി. യാത്രക്കാരൻ ആ വണ്ടിയിൽതന്നെ പോകുമെന്നും കൺടക്ടർ കൊണ്ടുപോകയില്ലെന്നും ഇങ്ങനെ വലിയ വഴക്കിൽ കലാശിച്ചു. ഒടുവിൽ ഞാൻകൂടി മദ്ധ്യസ്ഥംപറഞ്ഞു കൺടക്ടർ അയാളെ വണ്ടിയിൽ കയറ്റി. ഈ കഴിഞ്ഞ കർക്കടകം ഫ@-ാം തീയതി കാലത്താണ്. കോട്ടയം ബസ്സ്റ്റാന്റിൽവച്ചാണ് നടന്നതു്. ഞാനും അവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നു. ഒടുവിൽ ചില പോലീസുകാരും അവിടെ വരേണ്ടതായിവന്നു. ഇത്ര തിക്കും തിരക്കും പിടിയും വലിയും ഉള്ളിടത്തു് ഈ വക പെരുമാറ്റമുള്ള കൺടക്ടറന്മാരും ഡ്രൈവറന്മാരും മറ്റും ഉണ്ടെന്നു് ഡയറക്ടർഅവർകൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണു്; ഇപ്രകാരമായാൽ നമ്മുടെ സഹോദരന്മാരും സഹോദരിമാരും പലരും അപകടത്തിലാകും. ഇതിലേക്ക് പ്രതിവിധിക്രമം എനിക്കു തോന്നുന്നതു ഞാൻ പറയാം. ഒന്നാമതു് ലാഭം കിട്ടുമെന്നുകണ്ടു് ഭ്രാന്തുകൊണ്ടു നമ്മുടെ കൈവശം കൊണ്ടുവരണമെന്നില്ല. നമുക്കുള്ള വണ്ടികൾക്ക്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. Chazhikkattu Joseph.]

അനുസരണമായി ഉള്ള വഴികൾ എടുത്താൽ മതിയാകുന്നതാണ്. ഇല്ലത്തവണ്ടിക്ക് ഉള്ള വഴികൾ എല്ലാം എടുക്കേണ്ടയാവശ്യമില്ല. എണ്പതോ തൊണ്ണൂറോ ബസ്സുകൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിനനുസരണമായ വഴികൾ എടുത്താൽ മതി. യാത്രക്കാർ കൂടുതൽ ഉള്ളതുകൊണ്ട് വണ്ടി പുറപ്പെടുന്നതിന് പത്തോ പതിനഞ്ചോ മിനിട്ടിനു മുമ്പു് വണ്ടിയിൽ കയറാവുന്നിടത്തോളം ആളുകൾക്ക് റിക്കറു കൊടുക്കണം. ഇപ്പോൾ ചർപേരെ കയറാവുന്ന വണ്ടിയിൽ വു o _o, ൻ o -o, ആളുകളെ കയറുന്നു.

സാധാരണപള്ളിക്കൂടങ്ങളിൽ ഒരു കുട്ടിക്ക് ഇത്ര ക്യൂബിക്കടിസ്ഥലം വേണമെന്നുണ്ട്. ഈ ബസ്സുകളിൽ അപ്രകാരം ക്യൂബിക്കടി കണക്കാക്കിയല്ലെങ്കിലും എത്ര മനുഷ്യനെ ഞെരുക്കിയാൽ എത്ര ചെറുതാകുമോ അത്രയും ക്യൂബിക്ക് അടി മാത്രം കണക്കാക്കിയുള്ള ആളുകൾക്കേ റിക്കറുകൊടുക്കാവൂ. ഇങ്ങനെയായാൽ ടിക്കറുകൊടുക്കുമ്പോൾ ഉള്ളതള്ളുമാത്രമേ കാണുകയുള്ളൂ. അപ്പോൾ ആളുകൾ കയറുന്നതിനുള്ള ബഹളത്തിന് കുറവു വരും.

കോട്ടയം ബസ്സ്റ്റാൻറിലാണെങ്കിൽ മൂന്നു നാലു പ്രാവശ്യം സ്റ്റാൻഡിൽ ചുറ്റിയിട്ടാണ് വണ്ടിപുറപ്പെടുന്നതു്. ഇങ്ങനെ ചുറ്റുമ്പോൾ പല സ്ഥലത്തുനിന്നും ആളുകൾ ഓടിയും ചാടിയുകയറും. ബസ്സ്റ്റാൻറിൽ വരുമ്പോൾ അവിടെ കാത്തുനിൽക്കുന്നവക്ക് വണ്ടിയിൽ കയറാൻ സാധിക്കാത്തവണ്ണം ആളുകൾ നിറഞ്ഞു കഴിയും. വണ്ടികയറുമ്പോഴും കയറിയാൽ ഉള്ള ഞെരുക്കിനെപ്പറ്റിയും ചിന്തയില്ലാതെ പൂച്ച എലിയെ പിടിച്ചുവച്ചുകൊണ്ട് അതിന്റെ മരണവേദനകണ്ടുസന്തോഷിക്കുന്നതുപോലെയാണ് അതിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ചിലപ്പോൾ ചെയ്യുന്നതു്.

വണ്ടി കുറവുണ്ടെന്നുള്ളതു് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. ജനങ്ങൾ കൂടുതൽ ഉണ്ടെന്നും സമ്മതിക്കുന്നു. അതിന് പ്രതിവിധി ഉണ്ടാക്കേണ്ടതു അത്യാവശ്യവുമാണ്. ഒന്നാമതായി വണ്ടി ഉള്ളിടത്തോളം വഴി പരിമിതപ്പെടുത്തുകയും വണ്ടിയിൽ പരമാവധി കയറാവുന്ന ആളുകളുടെ സംഖ്യ നിർണ്ണയിക്കുകയും കയറുന്നവക്ക് ഉപദ്രവം ഉണ്ടാകാതെ ഇരിക്കുന്നതിന് ശ്രദ്ധിക്കുകയും ചെയ്യുക.

രണ്ടാമതായി വണ്ടിപുറപ്പെടുന്നതിന് പത്തോ പതിനഞ്ചോ മിനിട്ട് മുമ്പു ടിക്കറു കൊടുക്കാൻ വ്യവസ്ഥചെയ്യണം. ഈ രണ്ടു വ്യവസ്ഥയും ചെയ്യുമ്പോൾ അനുഭവിച്ചുവരുന്ന ദുരിതങ്ങൾ കുറെ കുറയു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മെന്ന തോന്നുന്നു. അല്ലാതെ ഇതു തുടരുന്നതിനനുവദിച്ചാൽ സാധുക്കളായ പലർക്കും പല വിധത്തിൽ ആപത്തുകൾ നേരിടാൻ ഇടവന്നേക്കാം.

ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ സഞ്ചരിച്ച ഒരാൾ സ്ഥലത്തിറങ്ങി നേരേ ആശുപത്രിയിലേക്കു പോകയും മൂന്നു ദിവസം മരിക്കുകയും ചെയ്തതായി കേട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതു ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ ഞെരുക്കംകൊണ്ടു മാത്രം സംഭവിച്ചതാണെന്നു ഞാൻ പറയുന്നില്ല. എന്നാൽ മരണത്തിന് കാരണം വണ്ടിയിലുള്ള ഞെരുക്കമാണെന്നും ട്രാൻസ്പോർട്ടിലെ യാത്ര ജനങ്ങൾക്ക് മരണഹേതുകമായി തീരുന്നുണ്ടെന്നും ഡയറക്ടർ മനസ്സിലാക്കേണ്ടതാണ്. What I have said maybe summarised thus:

(1) that the Director must see to the length of the road under operation and the number of buses that he has at his command:

(2) that he must arrange to issue tickets at least 15 minutes earlier so that the people who think that they cannot get a ticket and a proper seat in the bus may go home and take rest; and

(3) that the Director must travel in the buses once a week so that he may understand personally the difficulties of the passengers.

With these suggestions, I take my seat.

MR. K. K. CHELLAPPAN PILLAI: Sir, I associate myself with the ideas expressed by my honourable friend Mr. Nataraja Pillai. With regard to the income and expenditure, the Director has really to be congratulated on the profits he has earned. There is no question about that. He may think that we are not expressing so much sympathy for him in these difficult times. But from the statement presented before us I would suggest that if the subordinates of the Department had been careful enough, such discredit as it has to share could have been avoided and sufferings obviated. I shall just read one or two passages from the Administration Report of the Department for 1118:—

No. of buses allocated on the Trivandrum-Nagercoil line	...	20
No. of journeys operated	...	80
No. of passengers travelled	...	13,21,836
No. of buses allocated on the Trivandrum-Quilon line	...	8
No. of journeys operated	...	32
No. of passengers travelled	...	6,42,186

If we calculate the number of passengers on an average we will see that on the Quilon—Trivandrum line about 58 people have travelled in a journey. In the Trivandrum-Nagercoil line it will be about 46.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. K. K. Chellappan Pillai.]

Sir, if some control is really exercised on the entry of passengers into the bus by the issue of tickets sufficiently early, before the bus leaves, this congestion, as at present observed, would not take place. Now, what happens is this: All people gather at the doorway; those who are strong enough to get over the crowd, huddle themselves into the bus and those who come late or are unable to resist the kicking, are left behind. The result is that at night time, you find that the man who had come to the stand as early as five o'clock in the evening, still waiting to board a bus. This is entirely due to the irresponsibility, callousness and indifference of the subordinate officers. Sir, when I ask any subordinate officer at the Bus Stand as to how we could get into the bus, he says "You will have to rush through or kick others or get kicks and get in." That is what the subordinates say. In Madras, the system of queues is adopted for boarding the buses, so that priority becomes the criterion, to get into the bus. In Alleppey-Arur route, coupons are issued in the order of priority. Similar arrangements may also be made here. I am sorry that the Director has not paid any attention to this matter As my friend, Mr. Joseph, said, the difficulty is that the Director does not travel in the bus as often as we do. He should certainly travel in a bus at least once a week, as my friend Mr. Joseph suggested.

During vacation, students gather at the Bus Stands, and no special arrangements are made for the provision of additional buses to cater to the needs of the student population. On festival occasions also, the same difficulty arises. The difficulty is that the subordinate officers with whom the responsibility lies would not care.

MR. PULIYOOR T. P. VELAYUDHAN PILLAI: May I know from the honourable member that in Madras or Arur, who is responsible for the day's collection from every bus? Is it the conductor or the office?

MR. K. K. CHELLAPPAN PILLAI: I have not enquired into the matter, but I think the conductor is responsible.

The difficulty may arise in this way. At the starting station, it is very probable that a seat is not reserved for a passenger who may come up in the mid-way. I suggest that due provision should be made for the probable number of passengers who might wish to be accommodated in the mid-way and that tickets must be issued only to such an extent that seats are available in the bus, excluding reserved seats.

MR. E G. SALTER: I wonder if the honourable member would be good enough to make a suggestion as to what can be done with the passenger who gets in without a ticket?

MR. K. K. CHELLAPPAN PILLAI: Certainly they should be necked out.

MR. E. G. SALTER: By whom?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. K. K. CHELLAPPAN PILLAI: By the officers of the department.

MR. P. K. KURIAKOSE: Since the introduction of the State Transport Service, and especially after the engagement of express buses, I should say that we have great convenience in regard to travelling. But for want of buses on the line, we are really experiencing great difficulty. I heard that a fleet of buses had recently arrived and so I hope that this difficulty will be removed in the near future. But I doubt whether all the present buses are to run on gas plant. If this be the case, I fear that we will have great difficulty again. I therefore suggest that if it is possible to supply petrol to these buses, it would be better that they are driven on petrol instead of trying them with gas plant.

In the case of express service to the north of Kottayam, I have to make a request. An express line should be opened from Kottayam to Devicolam direct. There is a bus service between Alwaye and Munnar. This should also be extended to the west as far as Parur and to east as far as Devicolam. Further the present line from Alwaye to Munnar also should be retained. At the same time I request that the fares also should be made moderate so as to give an average rate for the whole State in regard to the express buses. With these few remarks, I resume my seat.

MR. P. M. VARGHESE: I have to make a few remarks on this subject. Though the Transport Department is a Government Department and the services are run by the Government, it is conducted on a commercial basis. So, I do not find any justification for the different kinds of seats both in the express and ordinary buses. I think that as a matter of fact, the income from the ordinary buses is far greater than that from the Express buses. It may be asked as to why there should be uniform seats in all the buses. The answer is that all passengers are human beings and that every passenger should be comfortably seated. When once I travelled in the ordinary bus, I found seats were made of wooden stairs. If they were made only of planks, it would have been a good thing. On the other hand, we have spring-cushions in the express buses. When the number of passengers is taken into account, the income from the ordinary buses should be necessarily greater than that from the express buses. So, that will compensate for any loss that may be incurred on providing better seats in the ordinary buses.

A charge against the Department is that they allow more passengers than the buses can accommodate. I think it is an unfounded charge. The reason is this : The Department does not in any way appeal to any passenger to enter into the bus, especially in these days of war when more buses are not available. Passengers will be more concerned in reaching their destinations rather than the Department is anxious to take them in the bus. Therefore, when that is taken into consideration, I do not find any reason in accusing the Department of carrying more passengers than the buses could accommodate.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. P. M. Varghese.]

Another observation which I have to make is with regard to smoking. In these buses, there are women and children also, and those who are not accustomed to smoking are also travelling. Some passengers who are in the habit of smoking in the buses cause very great inconvenience especially to women and children. I have seen many of the women and children vomiting in the bus.

MR. E. K. MADHAVAN: Is the vomiting due to the smell of the smoke or due to some other cause?

MR. P. M. VARGHESE: I am of opinion that occasionally it is due to smoking. Further, when congestion in the bus is at its maximum and when smoking also is resorted to at the time, there is a better cause for vomiting. If legislation is made to prevent smoking in the bus, it would save much difficulty in travelling. Occasionally, when buses stop at certain stations on the way, such of those passengers who want to smoke can very well go out of the bus and smoke. If arrangements can be made for the prevention of smoking in the buses, much difficulty can be avoided and the work of the Department may be thus conducted on better and more efficient lines.

PRESIDENT: If this House be of the opinion that smoking should be prevented in the buses, Government will have no objection to issue an order likewise.

MR. C. K. SANKARA PILLAI: I wish to bring to the notice of the Director, the difficulty expressed by my friend, Mr. K. R. Narayanan, regarding the issue of through tickets. It was common for people to get a through ticket from Trivandrum to Kottayam though the buses change at Kottarakara or at any of the intermediate stations. But, if a person who wants to go to Kottayam from Kottarakara wishes to purchase a ticket at Kottarakara, he has to wait for an unduly long time at Kottarakara to get a ticket. I do not know how far this change from the 'through' ticket system to the present system benefits the Department. At least it causes unnecessary inconvenience to the passengers.

The cry of the Department is that because of the want of buses, people are allowed to rush into the buses and are allowed to wait at the Bus Stands. The scene at the Central Bus Stand at Trivandrum will convince any one of the difficulty experienced by the passengers there.

PRESIDENT: Order, order. The House will now adjourn and meet again at 12 noon on Monday, the 28th.

S. VAIDYANATHA AIYAR,
Secretary to the Sri Mulam Assembly.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly